

(19)日本国特許庁 (JP)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開2001-198250

(P2001-198250A)

(43)公開日 平成13年7月24日(2001.7.24)

(51)Int.Cl'

A 63 B 55/00

識別記号

F I

A 63 B 55/00

マーク(参考)

Z

審査請求 未請求 請求項の数4 OL (全7頁)

(21)出願番号 特願2000-10465(P2000-10465)

(22)出願日 平成12年1月19日(2000.1.19)

特許法第30条第1項適用申請有り 1999年7月31日 ミズノ株式会社カタログの「GOLF'99 EQUIPMENT GUIDE」に発表

(71)出願人 000005935

美津濃株式会社

大阪府大阪市中央区北浜4丁目1番23号

(72)発明者 吉田聰

大阪府大阪市住之江区南港北1丁目12番35号 美津濃株式会社内

(72)発明者 西島康之助

大阪府大阪市住之江区南港北1丁目12番35号 美津濃株式会社内

(72)発明者 小島秀夫

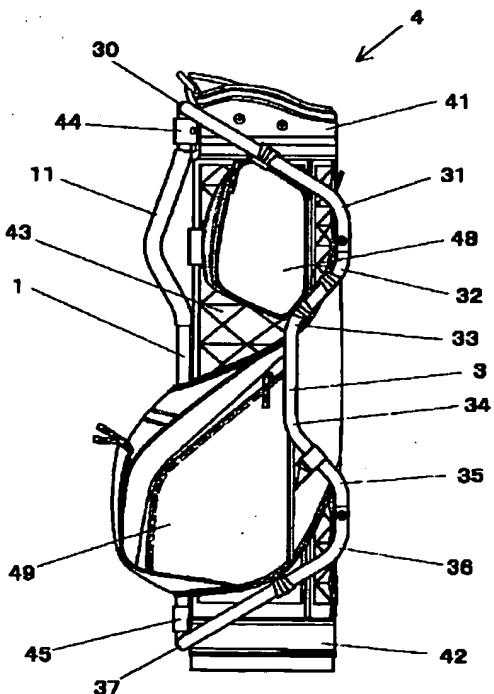
大阪府大阪市住之江区南港北1丁目12番35号 美津濃株式会社内

(54)【発明の名称】 キャディバッグ用のパイプフレーム

(57)【要約】

【課題】 車のトランクに横積みして輸送したような場合であっても、キャディバッグが変形したり破損したりすることがなく、さらに、キャディバッグ全体の重量が大幅に増加したり、プレーの際に使い難いといったような問題点もないキャディバッグを提供する。

【解決手段】 キャディバッグの筒状本体43の外周に取り付けられるパイプフレームの第二支柱2及び第三支柱3が、少なくとも、主柱1の口枠部側端30から筒状本体43の外周近傍に沿って伸び、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50を超えたところに至る部分と、接線50を超えたところから筒状本体43の外周近傍に沿って主柱1の底部側端37に至る部分とを有するキャディバッグ用のパイプフレームとする。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 キャディバッグの口枠部から底部に至る筒状本体の長軸方向に主柱を有し、かつ、第二支柱及び第三支柱が、前記主柱の口枠部側端から左右にほぼ対称に伸び、最終的に前記主柱の底部側端に連結結合しているキャディバッグの筒状本体の外周に取り付けられるパイフレームにおいて、前記第二支柱及び第三支柱は、少なくとも、前記主柱の口枠部側端から前記筒状本体の外周近傍に沿って伸び、前記筒状本体の横断面において前記主柱と対称な位置における接線を超えたところに至る部分と、前記接線を超えたところから、前記筒状本体の外周近傍に沿って前記主柱の底部側端に至る部分とを有するキャディバッグ用のパイフレーム。

【請求項2】 請求項1記載のキャディバッグ用のパイフレームにおいて、前記第二支柱及び第三支柱は、前記主柱の口枠部側端から前記筒状本体の外周近傍に沿って伸び、前記筒状本体の横断面において前記主柱と対称な位置における接線を超えたところに至る部分と、前記接線を超えたところから、前記筒状本体の外周近傍に沿って前記主柱の底部側端に至る部分とを有するキャディバッグ用のパイフレーム。

【請求項3】 前記主柱には、ハンドル部が設けられている請求項1乃至2のいずれか1項に記載のキャディバッグ用のパイフレーム。

【請求項4】 前記第二支柱、第三支柱には、第二支柱と第三支柱とを連結する連結支柱が結合されている請求項1乃至3のいずれか1項に記載のキャディバッグ用のパイフレーム。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】本発明は、ゴルフの時に使用されるキャディバッグにおいて、その胴体を保護するパイフレームに関するものである。

【0002】

【従来の技術】ゴルフの時に使用されるキャディバッグをゴルフ場へ運搬するには、近年の宅配便の発達によって宅配便を利用することが多く、また、自動車で行く場合には複数人分のキャディバッグを自動車のトランクに重ねて積み込むことが多い。キャディバッグを横積みするのは、キャディバッグを立てたまま輸送すれば変形を防止することができるものの、室内高の大きな自動車を必要とし、また、輸送の際の安定が悪く、倒れてしまう危険性があるからである。このため、宅配便による手荒な取扱いや、夏場は60℃を超し、冬場は-10℃にもなる自動車のトランクに重ねて積み込まれることにより、輸送中にキャディバッグやゴルフクラブが変形したり破損したりする問題が発生している。

【0003】キャディバッグの芯材として、変形防止という観点から見ると、芯材が柔らかくても変形が元に戻れば問題なく、他方、芯材が硬くても変形して元に戻らなければ、その芯材は好ましい材料とはいえない。また、クラブ保護という観点から見ると、芯材は全く変形しないものが理想的である。

【0004】しかし、前記したような変形や破損が多発している現状では、もっとキャディバッグ用の芯材の剛性を高める必要があるといえる。キャディバッグの剛性を高める方法としては、キャディバッグ用の芯材として厚さの厚い素材を使用すること、芯材に補強材を付加すること、芯材の素材として弾性率の高い素材を使用すること、またキャディバッグ全体を合成樹脂で成形すること等が考えられる。

【0005】キャディバッグの剛性を高めるために、芯材の素材として前記したような厚さの厚い素材を使用したり、弾性率が高い素材を使用すると、円筒形に丸めにくい上、円筒形にして重ね代にミシンをかける際にミシン糸が通りにくく、加工性が悪くなるという欠点がある。

【0006】ゴルフクラブを安全に輸送するという点では、合成樹脂を用いて成形したハードケースタイプのキャディバッグが優れているが、重い上、プレーの際に使い難いという欠点があった。

【0007】特許第2724382号、特開平9-140841号、特開平10-234906号のように補強材を用いても、キャディバッグの変形を完全に防止することはできなかった。また、米国特許第5314063号のようにパイフレームを用いたキャディバッグもあるが、横積みにした際には、上部からの荷重に対し口枠部とボトム部はフレームによって保護されるが、中央部にはフレームがなくゴルフクラブを保護することができないという欠点があった。

【0008】

【発明が解決しようとする課題】そこで、本発明は、ゴルフの時に使用されるキャディバッグにおいて、パイフレームの形状に工夫を凝らすことによって、車のトランクに横積みして輸送したような場合であっても、キャディバッグが変形したり破損したりすることがなく、さらに、キャディバッグ全体の重量が大幅に増加したり、プレーの際に使い難いといったような問題点もないキャディバッグを提供しようとするものである。

【0009】

【課題を解決するための手段】請求項1の発明は、キャディバッグの口枠部から底部に至る筒状本体の長軸方向に主柱を有し、かつ、第二支柱及び第三支柱が、前記主柱の口枠部側端から左右にほぼ対称に伸び、最終的に前記主柱の底部側端に連結結合しているキャディバッグの筒状本体の外周に取り付けられるパイフレームにおいて、前記第二支柱及び第三支柱は、少なくとも、前記主

柱の口枠部側端から筒状本体の外周近傍に沿って伸び、前記筒状本体の横断面において前記主柱と対称な位置における接線を超えたところに至る部分と、前記接線を超えたところから、前記筒状本体の外周近傍に沿って伸びて前記主柱の底部側端に至る部分とを有するキャディバッグ用のパイフレームである。

【0010】請求項2の発明は、請求項1記載のキャディバッグ用のパイフレームにおいて、前記第二支柱及び第三支柱は、前記主柱の口枠部側端から筒状本体の外周近傍に沿って伸び、前記筒状本体の横断面において前記主柱と対称な位置における接線を超えたところに至る部分と、前記接線を超えたところから、前記筒状本体の外周近傍に沿って前記主柱の底部側端に至る部分との間ににおいて、少なくとも1ヶ所以上、前記接線を超えたところから前記主柱側に折れ曲がり、再び前記接線を超えたところに戻る部分を有する請求項1記載のキャディバッグ用のパイフレームである。

【0011】請求項3の発明は、請求項1乃至2のいずれか1項に発明において、前記主柱にハンドル部が設けられているキャディバッグ用のパイフレームである。

【0012】請求項4の発明は、請求項1乃至3のいずれか1項に記載の発明において、前記第二支柱、第三支柱には、第二支柱と第三支柱とを連結する連結支柱が結合されているキャディバッグ用のパイフレームである。

【0013】

【発明の実施の形態】本発明の実施の形態について、以下に説明する。図1乃至図3は、本発明のパイフレームをキャディバッグの筒状本体の外周に取付けたところを示す図であり、図4乃至図6は、本発明のパイフレームのみを示す図である。図1は、パイフレームを取付けたキャディバッグを側面から見たところであり、パイフレームだけを同じ角度から見ると、図4のようになる。同様に、図2は、パイフレームを取付けたキャディバッグを正面から見たところであるが、パイフレームだけを同じ角度から見ると図5のようになり、図3は、パイフレームを取付けたキャディバッグを上面から見たところであるが、パイフレームだけを同じ角度から見ると図6のようになる。

【0014】図1は、キャディバッグ4に本発明のパイフレームを取付けたところを示す側面図である。パイフレームは、キャディバッグ4の口枠部41から底部42に至る筒状本体43の長軸方向に主柱1を有している。主柱1には、ハンドル部11を設けておくと、持ち運びのときに便利である。ハンドル部11には、発泡ラバーチューブや、合成樹脂発泡体と合成繊維を重ね織り筒状にしたパッドを装着すると、グリップ感がよくなる。

【0015】パイフレームは、さらに、第二支柱2及び第三支柱3を有している。第二支柱2及び第三支柱3

は、図1乃至図3に示すように、主柱1の口枠部側端30から左右にほぼ対称に伸び、最終的に主柱1の底部側端37に連結結合している。

【0016】第二支柱2及び第三支柱3は、少なくとも、主柱1の口枠部側端30から筒状本体43の外周近傍に沿って伸び、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50(図3参照)を超えたところに至る部分を有している。また、第二支柱2及び第三支柱3は、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50を超えたところから、筒状本体43の外周近傍に沿って主柱1の底部側端37に至る部分を有している。

【0017】前記のように構成したので、本発明のキャディバッグ4を横積みした際、第二支柱2及び第三支柱3の、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50を超えたところに存在するパイフレームを下にすると、この部分のみが地面あるいは車のトランク等の水平面に接触することになり、筒状本体43は水平面に接触することがない。従って、筒状本体43が変形したり破損したりすることなく、水平面上に安定して位置することになり、転がるようなこともない。また、キャディバッグを車のトランク内に積み重ねしても、上部には主柱1が存在するので、これがガードとなって、積み重ねたキャディバッグによって筒状本体43が変形したり破損したりすることがない。

【0018】さらに、第二支柱2及び第三支柱3には、主柱1の口枠部側端30から筒状本体43の外周近傍に沿って伸び、筒状本体43の横断面において1主柱と対称な位置における接線50を超えたところに至る部分と、接線50を超えたところから筒状本体43の外周近傍に沿って主柱1の底部側端37に至る部分との間ににおいて、少なくとも1ヶ所以上、接線50を超えたところから主柱1側に折れ曲がり、再び接線50を超えたところに戻る部分を設けることができる。

【0019】前記のように構成すれば、第二支柱2及び第三支柱3の、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50を超えたところから主柱1側に折れ曲がり、再び接線50を超えたところに戻る部分が、側面方向から筒状本体43をガードする役割を果たす。また、キャディバッグ4が横転した際にも、筒状本体43が水平面と接触することを防ぐので、筒状本体43が変形したり破損したりすることがなくなる。

【0020】図2及び図5に示すように、第二支柱2、第三支柱3には、第二支柱2と第三支柱3とを連結する連結支柱51、52を結合することもできる。このようにすれば、筒状本体43をガードする機能が向上するばかりでなく、第二支柱2と第三支柱3とがしっかりと固定されるので、第二支柱2、第三支柱3がぐらつくようなことがなくなる。

【実施例】図1乃至図6の実施例について説明する。主柱1の口枠部側端30から筒状本体43の外周近傍に沿って、第二支柱2及び第三支柱3が左右にほぼ対称に伸びている。図3及び図6から、第二支柱2及び第三支柱3が筒状本体43の外周近傍に沿って伸びていることがわかる。

【0022】以下、順に、その後の第二支柱2及び第三支柱3の構成を示す。また、第二支柱2及び第三支柱3は、左右にほぼ対称に構成するので、以下は第三支柱3についてのみ説明するが、第二支柱2も同じように構成するものである。

【0023】図3に示すように、第三支柱3は、筒状本体43の横断面において、主柱1と対称な位置における接線50を超えたところで、筒状本体43の長軸方向に折り曲げる。図1及び図4にも示すように、これを第一折り曲げ部31とする。第三支柱3は、筒状本体43の長軸の約1/2の位置に至る前に、今度は筒状本体43の外周に沿って主柱1側へ折り曲げる。これを、第二折り曲げ部32とする。さらに、第三支柱3は、主柱1に至る前に、筒状本体43上で筒状本体43の長軸方向に折り曲げる。これを、第三折り曲げ部33とする。筒状本体43の長軸の約1/2を過ぎた位置で、筒状本体43の外周に沿って主柱1から遠ざかる方向へ折り曲げる。これを、第四折り曲げ部34とする。再び、筒状本体43の横断面において、主柱1と対称な位置における接線50を超えたところで、筒状本体43の長軸方向に折り曲げる。これを、第五折り曲げ部35とする。第三支柱3が、底部42近傍に至ったとき、底部42の外周近傍に沿うように主柱1側に折り曲げる。これを、第六折り曲げ部36とする。最終的に、第三支柱3は、主柱1の底部側端37に連結結合する。

【0024】図1及び図4では、第三支柱3の口枠部側端30から第一折り曲げ部31までの間、第二折り曲げ部32から第三折り曲げ部33までの間、第四折り曲げ部34から第五折り曲げ部35までの間、第六折り曲げ部36から底部側端37までの間は、筒状本体43の長軸方向に対し、傾斜するように構成している。具体的には、図4方向から見た場合の主柱1と第三支柱3のなす角度が口枠部側端30においても底部側端37においても60°、第一折り曲げ部31と第六折り曲げ部36のなす角度が120°、第二折り曲げ部32・第三折り曲げ部33・第四折り曲げ部34・第五折り曲げ部35のなす角度がそれれ125°となるようにしている（なお、各折り曲げ部の角度は狭い方の角度のことをいう）。

【0025】この傾斜角は任意に設定できるところであり、前記実施例の角度に限定されるものではない。例えば、筒状本体43の長軸方向に対し垂直な方向に折り曲げるようなことも考えられる。しかし、キャディバッグをゴルフカートに載せたときに、パイプフレームがゴル

フカートの受け部と接触しないようにするためには、少なくとも第三支柱3の口枠部側端30から第一折り曲げ部31まで及び第六折り曲げ部36から底部側端37までの間は、実施例のように傾斜角をつけておいた方が有利である。

【0026】以上から、図4方向から見た場合の主柱1と第三支柱3のなす角度は、口枠部側端30においても底部側端37においても30°～90°に設定することができ、第一折り曲げ部31から第六折り曲げ部36までのそれぞれの折り曲げ部がなす角度は、90°～150°となるように設定すると良い。もちろん、第二支柱2についても、同じ事が言える。

【0027】第三支柱3の第一折り曲げ部31から第二折り曲げ部32までの間及び第五折り曲げ部35から第六折り曲げ部36までの間は、筒状本体43の横断面において、主柱1と対称な位置における接線50を超えた位置に存在している。対称に構成した第二支柱2についても同様なことが言える。従って、本発明のキャディバッグ4を横積みした際、第一折り曲げ部31から第二折り曲げ部32までの間及び第五折り曲げ部35から第六折り曲げ部36までの間を下にすれば、この部分のみが地面あるいは車のトランク等の水平面に接触し、筒状本体43は水平面に接触することがないから、筒状本体43が変形したり破損したりすることがないという効果を奏するのである。

【0028】さらに、キャディバッグ4は、第三支柱3の第一折り曲げ部31から第二折り曲げ部32までの間及び第五折り曲げ部35から第六折り曲げ部36までの間と、第三支柱3と対称に構成された第二支柱2の同じ位置の4ヶ所で支えられることになるので、水平面上に安定して位置し、転がるようなことはない。

【0029】前記機能からすれば、第三支柱3の第一折り曲げ部31から第二折り曲げ部32までの間及び第五折り曲げ部35から第六折り曲げ部36までの間を、筒状本体43の長軸方向と平行にしておく必要はなく、図7、図10に示すような実施例も考えられる。すなわち、第一折り曲げ部31と第二折り曲げ部32が重なり、第一折り曲げ部31から第二折り曲げ部32までの間がなく、また、第五折り曲げ部35と第六折り曲げ部36とが重なり、第五折り曲げ部35から第六折り曲げ部36までの間がないような構造である。

【0030】逆に、図8に示すように、第三支柱3の第二折り曲げ部31から第六折り曲げ部36の間を、筒状本体43の長軸方向に平行な直線となるように構成することもできる。

【0031】図1及び図4の筒状本体43上に存在する第三支柱3の第二折り曲げ部32から第五折り曲げ部35に至る部分は、主柱1の口枠部側端30から筒状本体43の外周近傍に沿って伸び、筒状本体43の横断面において主柱1と対称な位置における接線50を超えたと

ころに至る部分と、接線50を超えたところから筒状本体43の外周近傍に沿って主柱1の底部側端37に至る部分との間における、接線50を超えたところから主柱1側に折れ曲がり、再び接線50を超えたところに戻る部分に相当する。

【0032】このように構成することにより、第三支柱3の第二折り曲げ部32から第五折り曲げ部35に至る部分は、側面方向から筒状本体43をガードする役割を果たしている。また、キャディバッグ4が横転しても、筒状本体43が水平面と接触することがないので、変形したり破損したりすることがなくなる。第三支柱3と対称に構成する第二支柱2についても同様のことが言える。

【0033】なお、このような部分は、図1及び図4の実施例では1ヶ所のみに設けているが、1ヶ所以上をこのように形成することも可能である。また、図9、図10に示すように、第三折り曲げ部33から第四折り曲げ部34の間を省略して、第三折り曲げ部33と第四折り曲げ部34とが重なったような構成とすることもできる。

【0034】主柱1、第二支柱2、第三支柱3のそれぞれを構成するパイプフレームとしては、スチール、アルミニウム、合成樹脂などのパイプを用いることができ、必要とする強度によって外径と肉厚を選定するものである。また、主柱1、第二支柱2、第三支柱3は、それぞれ1本のパイプフレームで形成する必要はなく、図1乃至図6に示すように、数本のパイプフレームを連結することにより構成することもできる。

【0035】完成したパイプフレームに、筒状本体43を挿入し、パイプフレームと筒状本体の所要部を連結すれば、パイプフレームと筒状本体43とが固定できる。図1及び図2の実施例では、第一連結部44、第二連結部45、第三連結部46、第四連結部47の4ヶ所で連結しているが、もちろんこの場所以外で連結することも可能である。

【0036】図1に示すように、パイプフレームには、必要に応じて収納袋を取付けると便利である。図1の実施例では、2ヶ所に収納袋48と収納袋49とを取付けている。これも任意に実施できるところであり、図1の実施例に限るものでないことはいうまでもない。

【0037】

【発明の効果】本発明においては、パイプフレームがガードとなるので、筒状本体43が変形したり破損したりすることがなくなる。また、地面や車のトランクルーム等の水平面に横に置いたときにも、筒状本体が水平面に触れることがなく、また、キャディバッグが安定して転がることはない。他のキャディバッグを上積みされても、主柱1がガードとなるので、筒状本体43は変形せず、ゴルフクラブを保護することができる。

【0038】従来の合成樹脂を用いたハードケースタイ

プのキャディバッグは重く、ゴルフカートに積載し難かったが、本発明のキャディバッグは軽量であり、パイプフレームを外さなくてもゴルフカートに積載することができる。また、収納袋等も着脱自在に任意に取付けることができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明のパイプフレームを取付けたキャディバッグの側面図である。

10 【図2】本発明のパイプフレームを取付けたキャディバッグの正面図である。

【図3】本発明のパイプフレームを取付けたキャディバッグの上面図である。

【図4】本発明パイプフレームの側面図である。

【図5】本発明パイプフレームの正面図である。

【図6】本発明パイプフレームの上面図である。

【図7】本発明パイプフレームの他の実施例を示す側面図である。

【図8】本発明パイプフレームの他の実施例を示す側面図である。

20 【図9】本発明パイプフレームの他の実施例を示す側面図である。

【図10】本発明パイプフレームの他の実施例を示す側面図である。

【符号の説明】

1 主柱

11 ハンドル

2 第二支柱

3 第三支柱

30 30 口枠部側端

31 第一折り曲げ部

32 第二折り曲げ部

33 第三折り曲げ部

34 第四折り曲げ部

35 第五折り曲げ部

36 第六折り曲げ部

37 底部側端

4 キャディバッグ

41 口枠部

42 底部

40 43 筒状本体

44 第一連結部

45 第二連結部

46 第三連結部

47 第四連結部

48 収納袋

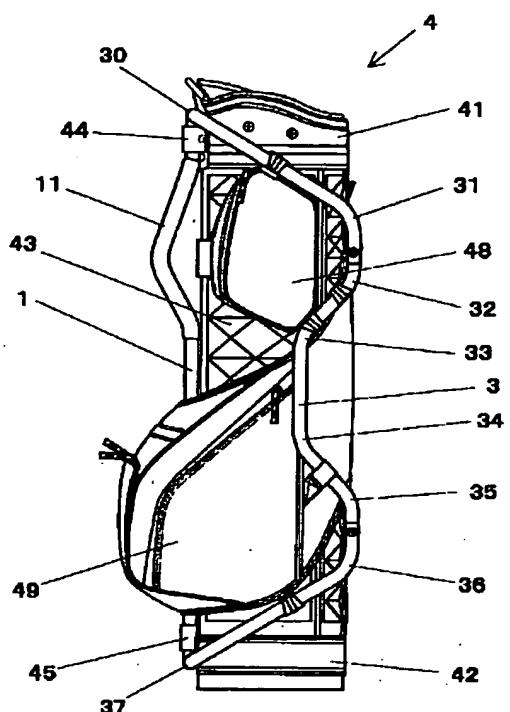
49 収納袋

50 接線

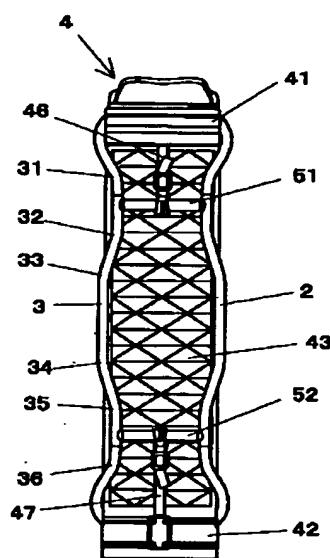
51 連結支柱

52 連結支柱

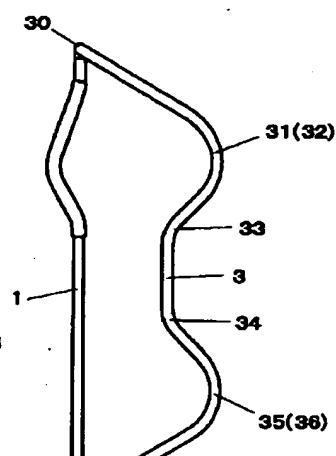
【図1】



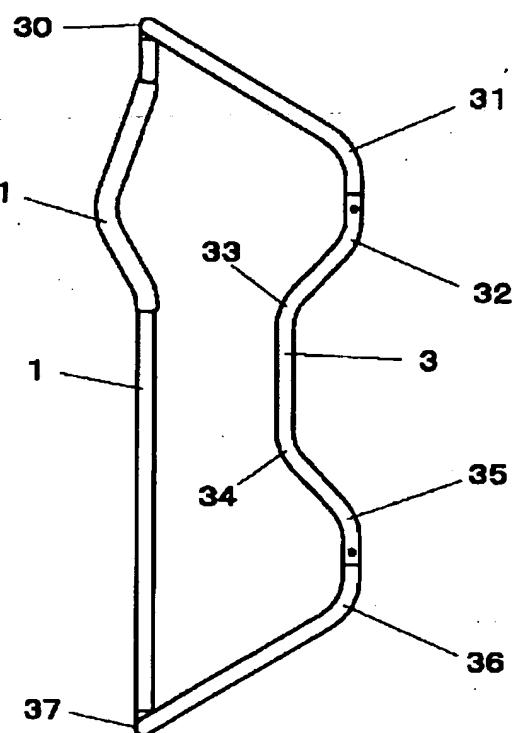
【図2】



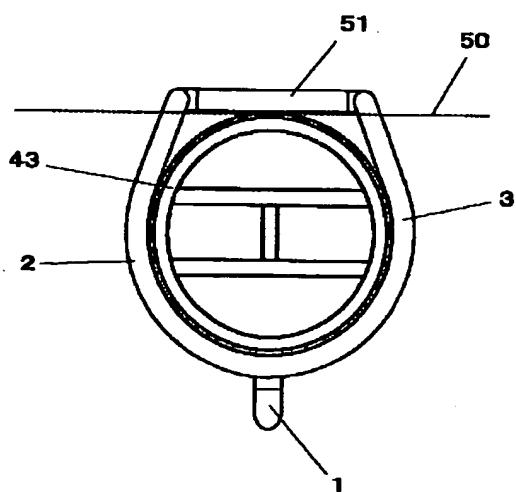
【図7】



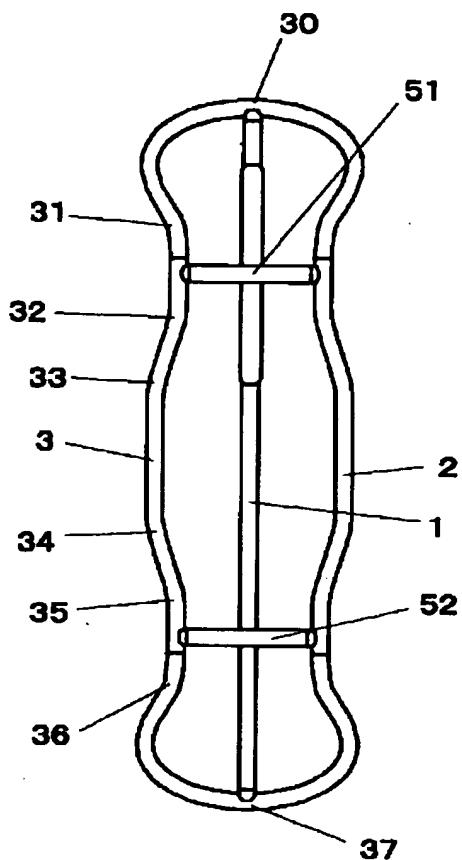
【図4】



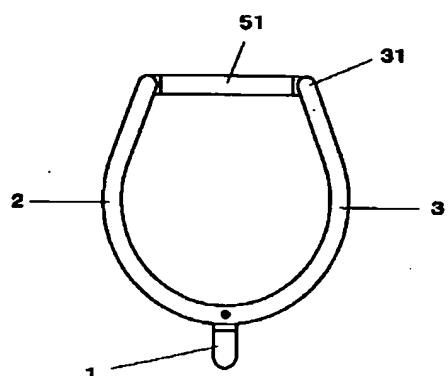
【図3】



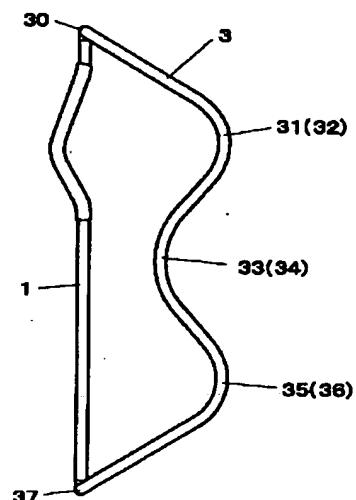
【図5】



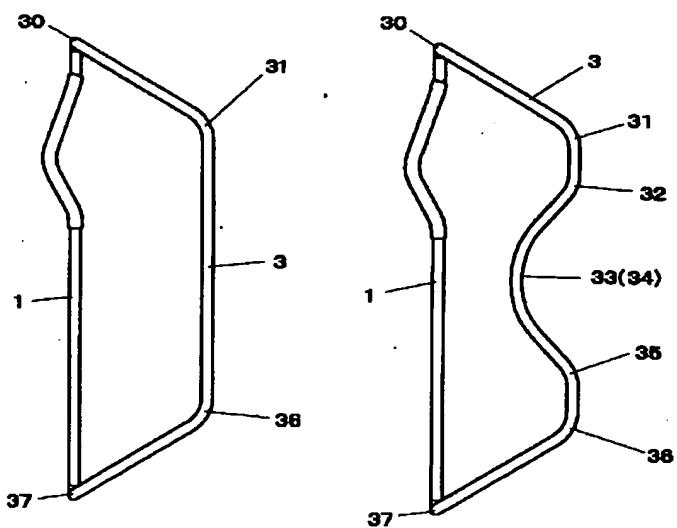
【図6】



【図10】



【図8】



【図9】

